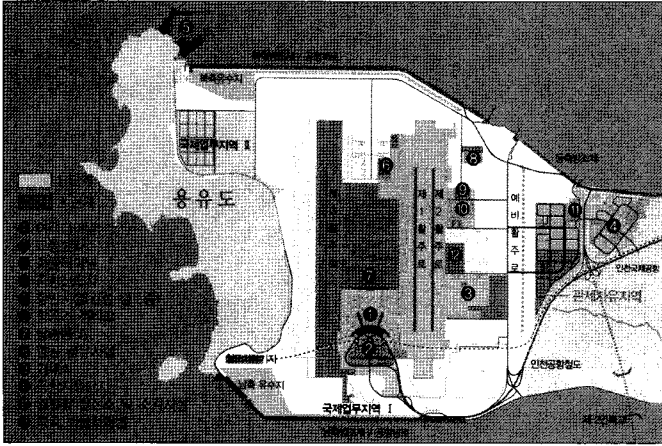




복합운송업체 전용 대단위 항공화물창고 건립 박차

- 인천공항 관세자유지역내 1만 5천평 조성 -



인천국제공항 관세자유지역내에 1만 5,000평 규모의 대단위 복합운송업체 전용 항공화물창고가 건립된다.

지난해 10월 28일 인천국제공항공사의 인천공항 관세자유지역 사업시행자 모집공고와 관련하여 협회 회원사를 상대로 투자의향서를 받은 결과 49개사에서 창고면적 1만 4,000평 규모에 사무실 면적 1,800평으로 집계돼 협회에서 기설립한 (주)한국복합운송보세장치장 명의로 창고 1만 5,000평, 사무실 2,000평 규모의 전용 항공화물창고를 건립할 계획이다.

공항공사의 사업공고에 의하면 관세자유지역내 항공화물창고 부지는 총 8개 필지(A1 ~ A8)로 구분되며, 총 부지는 3만 1,300평으로 50%의 건폐율을 감안하면 최대 1

만 5,650평의 창고를 건립할 수 있으며, 고도 15m이하로 용적율은 100%이다.

전용 항공화물창고 건립과 관련하여 우리 협회에서는 투자희망 회원사 전체회의를 두차례(11.3, 12.4) 개최하여 사업계획서 제출을 위한 제반 사항을 협의하였으며, 오는 1월 15일까지 인천공항공사에 사업신청서를 제출할 예정이다.

이번에 조성되는 인천국제공항 관세자유지역은 총 60만평중 1단계 30만평으로 현재 부지 및 기반시설공사를 시행하고 있으며, 금년(2004)말까지 완공될 예정인데 향후 추진일정은 1월 15일 사업계획서 접수마감, 3월의 평가 및 협상, 4월에 실시협약을 체결하여 착공은 금년말 또는 2005년초에 이루어져 2006년초에는 본격적인 이용에 들어가게 된다.

관세자유지역 토지임대방식은 최대 50년으로써 사업신청자는 토지임차기간을 10년 단위(10년 ~ 50년)로 선택할 수 있으며, 토지임대료의 경우 평방미터(m²)당 연간 1만 500원이지만 관세자유지역내에서 생산되는 화물이나 관세자유지역을 경유하는 환적화물이 아닌 경우 그 비율에 따라 화물터미널지역의 토지공시지가(현재 310,000원/m²) 10%를 적용하게 된다.

회원사의 운임등 장기미수금 회수방안 마련

- 체불금 지불요청후 응하지 않는 화주에 대해 -

우리 협회(KIFFA)는 회원사가 화주로부터 운임, 부대비용 등을 장기간 회수하지 못하고 있는 것과 관련하여 이 비용 회수방안을 마련했다.

이 방안은 복합운송업체가 무역업체와의 운송거래에서

신용으로 처리한 운임이나 부대비용 등을 장기간 납부하지 않는 화주에 대해 신용불량자로 신용정보회사에 등록하고, 필요한 경우 이들 업체에 대한 자산 가압류 조치 등을 통해 부실채권을 회수하는 것이다.



현재 우리 협회는 회원사로부터 운임 등을 장기간 미납하는 업체에 대한 현황을 제출받아 해당업체에 1개월 정도의 유예기간을 두고 체불금의 지불을 요청하고 있으며, 합당한 사유없이 해당업체가 이에 응하지 않을 경우 회원사에 대해 이들 업체와의 거래에서 불이익을 당하지 않도록 주의를 촉구하는 형식으로 안내하여 회원사의 재무부실 악화를 줄이고 있다.

이러한 방안으로 채권해결에 어느 정도 도움을 주고 있

지만 한계가 있음을 인지하여 앞으로는 이를 강화하여 일정기간 이상 운임 등을 체불하는 화주에 대해서는 금융거래상의 불이익을 받을 수 있는 신용불량자로 신용정보회사에 등록하여 채권회수를 적극 돕겠다는 것이다.

또한 부실채권을 발생시킨 거래고객(화주)을 신용불량자로 등록하는 것으로도 채권회수가 여의치 않을 경우 일정 수수료를 부담하는 조건으로 신용정보회사를 통해 부실채권 해결에 적극 나설 계획이다. ●

❖ 「집화물량에 따른 특별운임·집화수수료제 도입해야」 ❖

- 한일·한중·동남아항로 협의회에 촉구 -

북합운송업체(포워더)가 집화한 물량에 따라 특별운임(Special Rate)을 적용하거나 그렇지 않을 경우 이에 따른 집화수수료(Booking Commission)를 수수하는 제도가 도입되어야 한다는 주장이 대두되고 있다.

우리 협회는 지난해 11월 1일자 한중항로의 운임인상에는 11월 15일자의 한일 및 동남아항로의 운임할인을 축소 및 운임인상 등 최근 근해항로의 강제적인 시장운임 변경적용과 관련하여 지난해 11월 7일과 21일 두차례의 대책회의를 갖고, 용선료 및 유가의 상승으로 운임인상요인이 발생한 것은 공감하지만 거래상대방인 포워더와 화주를 구별하지 않는 일괄 운임적용은 상거래 관습을 도외시한 행위로서 이의 시정을 주장했다.

포워더별로 상이한 운송조건임에도 최저운임제(Agreed Minimum Rate System)라는 동일한 운임을 적용하는 것은 시장논리에 맞지 않으며, 특히 포워더가 집화한 화물량의 과다에 상관없이 동일운임 지급을 강요하는 것은 포워더의 역할(집화활동)을 전혀 고려하지 않는 것이므로 Cargo Volume에 따라 Special Rate 또는 특별할인율을 운임회복일 기준으로 소급하여 적용하여 줄 것을 한국근해수송협회를 비롯한 동남아·황해정기선사협의회에 촉구했다

그 사유로 협회는 현재 각 항로에 취항중인 선사들은

각양각색의 화주들을 상대로 직접 집화활동을 하는 것보다 집화전문가인 포워더를 활용하여 특별운임 적용이라는 낮은 비용으로 안정적으로 대량의 물량을 확보하고 있어 더 높은 이익을 실현하고 있음을 들었다.

종전까지 정기선 컨테이너 운송시장에서 전혀 사용되지 않던 '최저운임제'라는 용어를 사용하여 이를 실화주 및 포워더 모두에게 공표하여 운임이 개방(open)됨으로써 현재 포워더의 경우 수익을 창출할 수 있는 부분이 없어지는 결과가 초래되고 있어 매우 우려하지 않을 수 없는 상황이며, 특히 시장여건에 따라 운임이 수시로 변동되는 경우 양업계에 실질적으로 도움이 되지 않으므로 장기적으로 안정적인 운임이 형성될 수 있도록 북미(태평양)항로의 S/C(Service Contract)와 같이 계약물량에 따른 특별운임제 또는 포워더가 집화한 화물량에 따라 집화수수료(Booking Commission)를 지불하는 방안을 제의했다.

또한 한일·한중 및 동남아항로에 취항중인 각 협의회 소속의 선박회사와 우리 협회 소속 복합운송업체(포워더)가 상호 보완자·동반자의 관계로 발전할 수 있도록 각 5명이내의 위원으로 협의체를 구성하여 운임회복(Rate Restoration) 또는 운임인상(General Rate Increase) 방안, 집화물량에 따른 특별운임 또는 특별할인을 적용



등 양업계의 현안사항을 수시로 협의하고 조율할수 있도록 상설 협의체 구성을 제의하고 나서 한일·한중 및 동남아항로 취항선사들의 대응이 관심사로 떠오르고 있다.

이에 앞서 우리 협회는 지난해 11월 13일 3개 협의회에 최저운임제 도입에 따른 운임 Open의 폐해를 지적하고

또한 운임회복이나 인상은 60일전 예고제 도입, 항로안정화에 대한 대책 등에 대하여 강력한 의견을 개진한 바 있으며 또한 12월초에는 각 항로별 대표적인 선사들을 방문하여 이 문제에 대해 협의했다.

● 공항내 보세화물 이고반출입 업무 간소화 ●

- 우리 협회 건의 받아들여 위임장제출 절차폐지 -

인 천국제공항내 보세화물 이고반출 관련규정이 간소화되어 지난해 11월 15일부터 시행에 들어갔다.

항공기 스케줄 변경 등의 사유로 반송화물, Sea & Air 화물 및 Air & Air화물을 타장치장으로 반출입하는 경우 인천공항세관 집단화지역내의 보세운송특례에 관한 규정에 따라 반입예정구역 운영인의 위임을 받은 위임장과 화물반출입신청서를 세관에 제출하고 간이보세운송업자 또는 하역업자로 하여금 운송하도록 규정되어 있어 업무에 많은 불편이 있었다.

이와 관련하여 우리 협회에서는 수출입화물취급 업무를 간소화하고 물류비용을 절감하는 방안으로 위임장제출

절차폐지와 이러한 화물의 이고(이동)시 복운업체가 지정한 화물차량으로도 운송이 가능하도록 관세청 및 인천공항세관에 동 규정 개정을 건의하여 위임장제출 절차를 폐지하는 것으로 개정되어 향후 신속한 화물운송이 가능해졌을 뿐만 아니라 화물의 적기적재 등 업무가 다소 편리하게 되었다.

한편 우리 업체가 지정한 화물차량 이용에 대하여는 보세화물 안전관리 및 세관감시 단속에 지장이 초래된다는 이유로 수용되지 못하여 이 문제는 향후 해결해 나가야 할 과제이다.

● TSR관련 CCTST총회 2005년 서울서 개최 ●

- 2003년 슬로바키아 총회에서 유치 확정 -

TSR(Trans Siberian Railway) 운영협의체인 CCTST(The Coordinating Council Transsiberian Transportation) 제14차 총회가 오는 2005년 10월 서울에서 개최된다.

우리 협회는 지난해 10월 15, 16 양일간 슬로바키아 포프라드(Poprad)에서 열린 제12차 총회에서 오는 2005년 회의를 서울에서 개최하기로 하고 유치를 제안하여 승

인을 받았다.

송정섭 회장과 해운분과위원회 내의 박경호 북방소위원장(대아트란스 대표이사)이 협회 대표로 CCTST 총회에 공식적으로 처음 참가하여 남북한 철도연결에 따른 TKR·TSR 연계와 관련하여 이 회의의 중요성을 인식하고 제14차 총회를 서울에서 개최하기로 했다.

제12차 포프라드 총회는 「TSR의 운영혁신과 그 역할」




을 의제로 하여 ▲안정적이고 경쟁력있는 운송시간 보장, ▲화물안전보장, ▲경쟁력있는 운임보장, ▲화물추적 및 대고객 정보 제공, ▲시베리아횡단운송 서비스의 경쟁력 향상 등에 관한 협의가 있었다.

또한 러시아 철도청 장관이 CCTST 의장으로 선임되었으며, 부의장은 러시아 복합운송협회 회장·슬로바키아 철도청 장관·일본 복운협회 회장 및 KIFFA 송정섭 회장이 선임됐으며, 박경호 위원장은 CCTST 한국 및 인접 지역 담당 부사무국장으로 피선됐다.

이번 총회에서는 우리 협회와 우리나라 철도청이 정회원으로 가입했으며, 회원사인 대아트란스·그린로지스틱

스·서중물류·유니코로지스틱스 등 4개사가 신규로 준회원으로 가입하여 기존의 우진글로벌을 포함하여 5개사가 가입하게 됐다.

이번 제12차 총회에는 KIFFA 대표단 2명을 비롯하여 철도청 차관 등 5명, 교통개발연구원 2명, KIFFA 회원 5명 등 우리나라에서 모두 14명이 참석하였으며, 총 21개국에서 152명이 참석했다.

한편 CCTST는 지난 1993년 11월 철도 및 해운업체, 항구 등에 관한 모스크바 국제회의에서 설립되었으며, TSR 운영회 전반을 관장하며 총회 의결은 전 회원을 구속하는 등 TSR과 관련한 모든 활동을 하고 있다. 

●●적하목록 미제출 항공화물, 세관창고에 집중장치 움직임●●

- 세관구내창고 준공관련 관리대상화물 양산 우려 -

2004년 준공 예정으로 있는 인천공항세관 구내창고에 화물유치를 위해 인천공항세관이 조사에 착수했다.

인천공항세관에 따르면 현재 수입화물의 경우 관세법 제135조 제3항 및 보세화물입출항하선하기및적재에관한고시 제2-2-1조의 규정에 의하여 항공기 입항전까지 세관에 적하목록을 제출(전송)하여야 하지만 전체 화물중 약 16%에 해당하는 화물의 적하목록이 전송되지 않음에 따라 적하목록 취합이 늦어져 해당 항공편 전체화물의 분류 및 반입작업 지연을 이유로 적하목록의 조기 전송을 유도하는 차원에서 인천공항세관 구내장치장이 완공된 이후부터 세관구내장치장에 집중 장치할 예정으로 KAL 장치장을 비롯한 인천공항내 4개장치장에 의견조사를 하고 있다.

이에 따라 우리 협회에서는 이러한 화물을 관리대상화물로 지정하여 세관구내창고에 집중 장치하는 경우 오히려 물류비용상승 및 물류흐름이 지체됨으로 현행과 같이 일반보세장치장에서 관리하도록 관세청 및 인천공항세관에 건의서를 제출했다.

건의의 주요 골자는 복운업체가 외국파트너(대리점)로

부터 사전에 화물정보를 제공받지 못하여 부득이 항공기 입항전까지 일부 적하목록을 전송하지 못하는 경우가 발생하며, 공휴일인 경우와 중국 및 아프리카 등 후진국에서의 정보가 제공되지 않아 고비용(2,800원/건당)을 지불하면서까지 입력대행을 이용할 수 밖에 없는 실정을 지적했다.

특히, EDI에 의한 적하목록 제출과 관련하여 많은 인력과 시간 및 전송비용부담 등으로 어려움을 겪고 있는데도 불구하고 부득이 적하목록 미전송(입력대행)시 관리대상화물로 지정되어 세관구내창고에 장치될 경우 창고료 및 THC 이중부담에 따른 물류비용이 상승되고 또한 물류흐름이 지체될 뿐만 아니라 두 번의 화물이동에 따른 화물 파손현상이 발생되어 이는 곧 화주의 이의제기 등으로 이어져 클레임제기 등 화주 및 복운업체의 업무부담이 된다고 강조했다.

또한 김포공항에서와 같이 관리대상화물이 양산되어 세관구내창고의 영업수익을 위한 행정편의주의라는 업계 종사원들의 오해가 없도록 공정하고 자율경쟁을 통한 초일류세관의 행정이 되도록 강력히 촉구했다.



한편 지난해 12월 16일 협회 실무자회의에서도 이 문제에 관해 논의하였으나 대부분 입항전 적하목록 미전송을

사유로 이들 화물을 관리대상화물로 지정하는 것은 부적절하다는데 공감하고 적극 대처해 나가기로 했다. ㉸

❖ 환적화물특례고시 제정안에 대한 의견 제출 ❖

우리 협회는 지난해 11월 14일 관세청이 입안예고한 「환적화물처리예관한특례고시」 제정(안)에 대해 복합운송업체는 현행 제도하에서 환적화물을 원활하게 처리하고 있으므로 별도의 고시제정은 신중한 검토가 필요하다는 의견을 제시했다.

부득이 환적화물특례고시를 제정할 경우 최소한의 규제가 되도록 하여야 하며, 대상화물은 「Master B/L 단위의 해상항공연계 환적화물」로 제한한 고시내용을 「Master 또는 House B/L단위의 해상항공연계 환적화물」로 변경되어야 함을 지적했다.

또한 특례고시를 적용하는 입항지를 인천항과 평택항에

국한시키지 말고 국내 전 개항항으로 확대하여야 하며, 운송목적지도 인천공항내 보세구역에서 국내 국제공항내 보세구역으로 지정해야 한다는 의견을 제시했으며, 제정안의 「환적이라 함은 동일한 세관관할구역안에서 입항하여 운송하는 수단에서 출항하는 운송수단으로 옮겨 실는 것」으로 규정하고 있는 내용을 동일한 세관 또는 다른 세관관할 구역으로 변경을 주장했다.

한편, 한국선주협회 및 한국국제해운대리점협회에서도 이 고시 제정(안)에 대해 각각 의견을 제시하였으나 관세청은 지난해 12월 24일 이 고시를 원안대로 제정하여 시행에 들어갔다(고시 24면 참조). ㉸

❖ 컨테이너운송관리비(TMC) 부과 막아 ❖

우리 협회는 전국화물자동차운송연합회가 지난해 11월 1일부터 부과하기로 했던 컨테이너운송관리비(Transportation Management Charge) 부과를 철회하도록 했다.

전국화련은 지난해 10월 자가운송에 수반되는 제반 관리비용 보전과 수출입운송시장의 공정한 경쟁여건을 확립하고 항구적인 시장질서를 유지하기 위한 명목으로 자사의 야드(yard)에 타운송회사가 운송만을 위하여 컨테이너를 상차할 경우 해당 운송사에 운송관리비를 예외없이 징수하겠다고 밝혔다.

이에 대해 우리 협회에서는 현재 수출입화주들은 물류비용절감을 피함과 아울러 적기운송을 위해 자사의 실정에 맞는 컨테이너 운송업체(CY운송업체 또는 중·소컨테이너운송업체)를 선택하여 운송하는 형태로 운영되고

있음에도 화주가 CY를 보유하지 않은 중·소운송업체를 지정하여 운송하는 소위 「자가운송」일 경우 CY운송업체가 운송관리비(TMC)라는 명목의 컨테이너 상·하차비를 징수하는 것은 이중으로 동 비용을 징수하는 행위가 되어 이의 즉각적인 철회를 요청했다.

특히, CY운송업체는 계약된 선박회사(선사)로부터 컨테이너취급비용(Container Handling Charge)을 청구하고 있음에도 불구하고 또다시 운송관리비라는 TMC를 중·소 운송업체로부터 징수하는 것은 명백히 동일비용을 이중으로 부과하는 행위로서 결국 이 비용이 화주에게 전가될 것이며, 화주는 이미 THC(Terminal Handling Charge)를 선사에 납부하고 있는 사실에 비추어 볼 때 도저히 받아들일 수 없는 행위로서 동일비용 중복 징수계획은 철회되어야 함을 주장했다.



또한 전국화련은 독점규제및공정거래에관한법률 제26조(사업자단체의 금지행위) 제1항의 규정을 위반하고 있으며, 또한 CY를 보유한 12개 컨테이너운송사업자들도 공정거래법 제19조제1항에서 금지하고 있는 부당한 공동

행위를 하고 있으므로 컨테이너 운송관리비는 마땅히 철회되어야 함을 지적했다.

한편, 화주 및 중·소 컨테이너운송업체들의 거센 반발로 인해 결국 컨테이너운송관리비 부과는 철회되게 됐다.

FIATA 연회비 인하받아

우리 협회의 FIATA(International Federation of Freight Forwarders Associations) 연회비가 인하되어 연간 1,500여만원의 예산을 절감하게 됐다.

현재 FIATA 정회원(각국 협회)의 연회비는 자국의 UN 분담금 및 회원수 등을 감안하여 Category 1 ~ 10으로 분류되며, 우리 협회의 경우 2002년부터 Category 8에 해당되어 CHF(스위스프랑)30,500의 연회비를 부담하여

왔다.

이와 관련, 우리 협회에서는 2003년도 예산의 대폭 축소 등 제반 국내외 여건의 악화로 Category 8의 연회비 부담이 너무 과중하여 이의 분류를 하향조정 요청하여 Category 5 (CHF13,000)로 조정되어 금년부터 연 1,500만원 정도의 예산절감 효과를 이루게 됐다.

협회장기 쟁탈 제7회 불링대회 개최



제7회 협회장기 쟁탈 친선 불링대회가 지난해 11월 8일 세종불링장에서 개최됐다.

1997년 제1회 대회를 시작으로 7회째를 맞은 이번 대회에는 단체팀 10팀 30명(남 2, 여 1)과 개인 4명이 참가하여 열띤 경쟁을 치른 가운데 일양익스프레스가 전년도에 이어 2년 연속 단체우승을 차지하였으며, 준우승은 우성해운, 3위는 동서해운이 입상했다.

개인부문에서는 남자부 우승은 해륙해운항공 김대정 공항소장이, 여자부 우승은 쉐커코리아의 이미경씨가 차지했다.

〈입상자 현황〉

▲ 단체상

- 우 승 : 일양익스프레스(한승준, 이은정, 신진숙)
- 준우승 : 우성해운(김치성, 이기훈, 권종인)
- 3 위 : 동서해운(인재환, 황규수, 김미라)

▲ 개인상

- 우 승 : 김대정(해륙해운항공), 이미경(셸커코리아)
- 준우승 : 추동수(고려해운항공), 이영희(티오피해운항공)

▲ 기 타

- 감투상 : 서진원(익스피다이티스코리아)
- 응원상 : 셸커코리아
- 행운상 등.